Deutscher Bundestag **Drucksache 19/7970**

19. Wahlperiode 21.02.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/7277 –

Bundesrechnungshofbericht zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) – Qualitätsmängel bei der Schieneninfrastruktur

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesrechnungshof (BRH) hat sich in einem Bericht über die Ziele des Bundes bei den Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG über die dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) mit dem bestehenden Zustand im Schienennetz befasst. Der Bundesrechnungshof spricht in seinem Bericht von schwerwiegenden Mängeln. Diese gelte es jetzt abzustellen, und nicht erst 2025 bei Verhandlungen zu einer möglichen vierten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Die Eisenbahninfrastruktur wurde – so der Bundesrechnungshof – jahrelang auf Verschleiß gefahren. Sie sei in einem schlechten Zustand, der Investitionsstau wachse. Bei ihrem Erhalt laufe vieles schief. Wie die Tochtergesellschaften der DB AG die Milliardenzuschüsse des Bundes für den Erhalt der Bahninfrastruktur einsetzen, wisse das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach Angaben des Bundesrechnungshofs nicht. Ändern wolle das BMVI daran derzeit nichts, schreibt der Bundesrechnungshof in einer Pressemeldung zum Bericht (www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/sonderberichte/bahn/pressemitteilung). Die Kritikpunkte des Bundesrechnungshofes werfen eine Reihe von Fragen auf.

1. Wie bewertet die Bundesregierung den vorliegenden Bericht des Bundesrechnungshofes insgesamt?

2. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf der schwerwiegenden Mängel im System der LuFV?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 19. Februar 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

juris Lex QS
09052024 ()

3. Wie wird die Bundesregierung mit der Forderung umgehen, bei der nächsten LuFV erhebliche Änderungen vornehmen zu müssen?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Kritik des Bundesrechnungshofs (BRH) an den Zielen der Bundesregierung bei den Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) über eine dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für die bestehende Eisenbahninfrastruktur wird von der Bundesregierung überwiegend nicht geteilt.

4. Wie hoch ist nach Einschätzung der Bundesregierung der Investitionsstau beim Erhalt der Eisenbahninfrastruktur?

5. Wie, und bis wann kann nach Einschätzung der Bundesregierung der Investitionsstau bei der Eisenbahninfrastruktur beseitigt werden?

6. Wie konnte es nach Kenntnis der Bundesregierung zu dem Investitionsstau bei der Eisenbahninfrastruktur kommen?

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aktuell wird die Höhe des Nachholbedarfes ermittelt. Dem Nachholbedarf werden dabei – unabhängig von ihrem Zustand – alle Anlagen zugerechnet, die ihre durchschnittliche technische Nutzungsdauer erreicht haben. Im Anschluss an die Ermittlung des Nachholbedarfs ist zu prüfen, welche Anlagen aufgrund ihres Zustandes tatsächlich zu ersetzen sind. Die Beseitigung des verbleibenden tatsächlichen Nachholbedarfs hängt von den verfügbaren Finanzierungsmitteln und den vorhandenen Baukapazitäten ab.

7. Wann, und wo hat das BMVI den gestiegenen Nachholbedarf bestätigt (siehe S. 3 des Berichtes)?

Es sind keine offiziellen Bestätigungen durch Vertreter des BMVI bekannt.

8. Ist der Bundesregierung bekannt, auf welche Quelle sich der BRH mit der Aussage, wonach „in der Realität eine eher negative Entwicklung“ des Infrastrukturzustandes zu beobachten sei, bezieht?

Nein.

9. Welchen Anteil an Verspätungen im Zugverkehr haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Mängel der Eisenbahninfrastruktur?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/3247 verwiesen.

10. Wie bewertet die Bundesregierung Forderungen der DB AG, den Anteil der Bundesmittel in der LuFV III um 1 Mrd. Euro zu erhöhen?

Die Verhandlungen zur LuFV III und die damit einhergehenden Prüfungen sind noch nicht abgeschlossen. Insofern können die Forderungen der DB AG im Zusammenhang mit der LuFV III noch nicht bewertet werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

juris Lex QS
09052024 ()

11. Wie wird die Bundesregierung die genannte Kritik des Bundesrechnungshofes bei der Ausgestaltung der LuFV III berücksichtigen?

Empfehlungen des Bundesrechnungshofes werden im Rahmen der Verhandlungen zur LuFV III berücksichtigt. Aus diesem Grund besteht für den Bundesrechnungshof die Möglichkeit, an den Sitzungen der LuFV III-Unterarbeitsgruppen sowie der LuFV III-Hauptarbeitsgruppen teilzunehmen.

12. Bis wann wird die Bundesregierung einen Vertragsentwurf zur LuFV III vorlegen?

Zur Jahresmitte soll die Parlamentarische Befassung durch die zuständigen Ausschüsse des Deutschen Bundestages erfolgen.

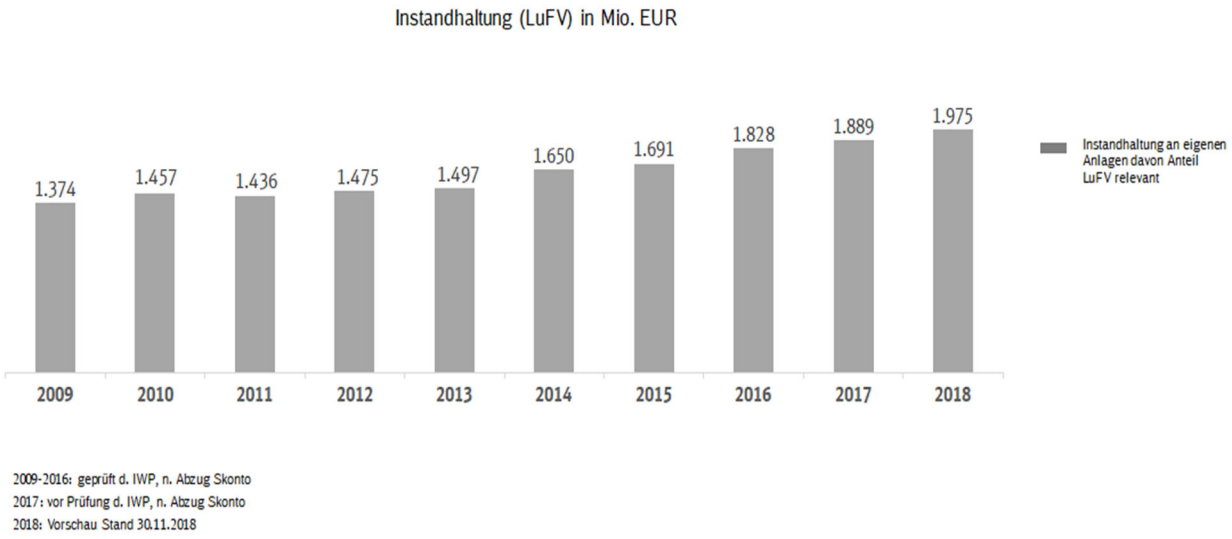
13. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, dass das BMVI einen Teil der Beschlüsse des Deutschen Bundestags (Rechnungsprüfungsausschuss) bisher nicht oder nicht vollständig umgesetzt hat?

Die Umsetzung einzelner Beschlüsse des Rechnungsprüfungsausschusses ist noch Gegenstand der Verhandlungen zur LuFV III.

14. Trifft es zu, dass der Finanzbedarf für Ersatzinvestitionen und Instandhaltungen entgegen der Beschlusslage des Deutschen Bundestags unverändert nicht im Infrastrukturbericht ausgewiesen ist?

Der Finanzbedarf wird von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU; DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH) derzeit im jährlichen Infrastrukturzustands und -entwicklungsbericht (IZB) nicht ausgewiesen. Mit dieser Thematik befassen sich u. a. die Verhandlungen zur LuFV III.

15. Wie haben sich die eingesetzten Instandhaltungsmittel der DB in den einzelnen Jahren seit 2009 entwickelt (bitte die eingesetzten Eigenmittel der DB AG für die einzelnen Jahre auflisten)?



2009-2016: geprüft d. IWP, n. Abzug Skonto
2017: vor Prüfung d. IWP, n. Abzug Skonto
2018: Vorschau Stand 30.11.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

juris Lex QS
09052024 ()

16. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf der Intransparenz bei der Mittelverwendung?

17. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung für eine transparentere Mittelverwendung?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die EIU legen jährlich einen Infrastrukturzustandsbericht (IZB) vor, der vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) geprüft wird. Daneben prüft zusätzlich der vom Bund beauftragte Infrastrukturwirtschaftsprüfer ob die Bundesmittel zweckentsprechend, also für die vom BMVI als finanzierungsfähig festgelegten Eisenbahnanlagen, eingesetzt worden sind. Insofern liegt eine transparente Mittelverwendung vor.

18. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, dass bestehende System setze Fehlanreize?

19. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um bestehende Fehlanreize künftig zu vermeiden?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

20. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, dass die DB AG bewusst „auf Verschleiß fährt“, um sodann eine „Vollfinanzierung“ für einen Neubau zu erreichen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

21. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, Instandhaltungs- und Ersatzinvestitionsausgaben in Zukunft zwischen DB AG und Bund aufzuteilen?

Die Bundesregierung wird sich im Vorfeld des Abschlusses einer Nachfolgevereinbarung zur LuFV III mit dieser Frage befassen.

22. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass seit 2009 rund 30 Mrd. Euro aus dem Bundeshaushalt im Rahmen der LuFV an die DB AG geflossen sind?

Ja.

23. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, die Kennzahlen für die Netzqualität seien nicht aussagekräftig?

Ziel der LuFV II ist es, durch unternehmerisches Handeln eine hohe Effizienz beim Einsatz der Bundes- sowie der Eigenmittel der EIU zu gewährleisten, um die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur hinsichtlich ihrer Qualität und Verfügbarkeit zu erhalten und zu verbessern. Die Verbesserung des Infrastrukturzustands bemisst sich nach jährlichen Zielwerten für die Qualitätskennzahlen (Qkz). Diese Qkz sind aussagekräftig bzgl. der Qualität des Netzes, da z. B. die Mängel im Netz gemessen werden. Diese bestehenden Qkz werden in den LuFV III-Verhandlungen analysiert und – sofern erforderlich – um weitere Qkz ergänzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

juris Lex QS
09052024 ()

24. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass bei der DB AG bestimmte Mängel im Netz erst nach 100 Tagen als Mängel erfasst werden?

Wenn ja, um welche Mängel handelt es sich?

Die Karenzzeit bis zur Anrechnung eines Mangels begründet sich dadurch, dass die DB Netz AG für die Bauarbeiten Sperrpausen anmelden muss und die damit verbundenen Fahrplaneinschränkungen gem. Vorgaben der BNetzA den Eisenbahnverkehrsunternehmen je nach Umfang mit definierten Fristen zur Kenntnis vorab mitgeteilt werden müssen. Diese Zeitspanne, in der die DB Netz AG nicht tätig werden kann, beträgt im Durchschnitt 100 Tage.

25. Wie werden Langsamfahrstellen im Netz der DB AG als Mängel erfasst, bewertet, und in welchen Zeiträumen werden sie behoben?

Langsamfahrstellen (La) werden von der DB Netz AG tagesaktuell erfasst. Basis für die Erfassung der La ist das geltende IT-System, in dem alle für das La-Heft relevanten Langsamfahrstellen gepflegt werden. Nachweis für den Abbau bzw. die Beseitigung einer La aus Sicht der LuFV ist das Beseitigungsformular. Die Wiederherstellung des Soll-Zustandes, d. h. das Datum der Mängelbeseitigung, an dem die ursprüngliche Geschwindigkeit wieder fahrbar ist, wird mit einem Beseitigungsformular dokumentiert. Wann und wie sie behoben werden, hängt von dem konkreten Sachverhalt ab, z. B. wodurch sie verursacht wurde und welche Maßnahmen zur Behebung durchgeführt werden müssen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 60 des Abgeordneten Matthias Gastel vom 13. Februar 2019 auf Plenarprotokoll 19/79 verwiesen.

26. Welche Mängel im Schienennetz werden nach Kenntnis der Bundesregierung gar nicht erst erfasst?

Es werden alle Mängel der Eisenbahninfrastruktur erfasst, die zu einer Geschwindigkeitsreduzierung führen. Es werden keine Mängel an Anlagen erfasst, die nicht ursächlich auf die Geschwindigkeit einwirken.

Anhang 1 der Anlage 13.2.1 der LuFV II beinhaltet alle bekannten Mangelgründe (Gründe außerhalb der Infrastrukturauslegung). Die Mängel der Schieneninfrastruktur werden nach diesen Vorgaben seitens DB Netz AG vollumfänglich erfasst und an das EBA im Zuge der monatlichen Meldungen bzw. im Zuge des IZB übergeben.

27. Wie können nach Einschätzung der Bundesregierung Kennzahlen so ausgestaltet werden, dass eine zuverlässige Bewertung der Qualität im Schienennetz gewährleistet ist?

Die Qkz „Theoretischer Fahrzeitverlust“ und „Anzahl Infrastrukturmängel“ berücksichtigen das gesamte Streckennetz. Insofern ist auf ihrer Grundlage eine zuverlässige Bewertung des Schienennetzes möglich. Um weitere Informationen zum Zustand des Schienennetzes zu erhalten, soll ergänzend eine neue nicht pönalisierte Qkz „Gleislage“ in die LuFV III aufgenommen werden, die die Ergebnisse der regelmäßigen Fahrten mit Messzügen auswertet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

juris Lex QS
09052024 ()

28. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, dass durch die fehlerhaften Kennzahlen eine stetige Verbesserung beim Netzzustand signalisiert werde, obwohl der Investitionsstau wachse?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

29. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, die bisher vereinbarten Sanktionen seien wirkungslos?

30. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, dass die Möglichkeit, Mittel zurückzufordern, in keinem sinnvollen Verhältnis zur jeweiligen Gesamtsumme stehen?

Die Fragen 29 und 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ziel der LuFV ist, auf der Grundlage der Finanzierung von Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz die Schienenwege durch unternehmerisches Handeln der EIU in einem qualitativ hochwertigen Zustand zu erhalten. Eine Überpönalisierung würde diesem Zweck zuwiderlaufen und zu Fehlallokationen führen. Die Pönalenzahlungen für Zielverfehlungen sind so gewählt, dass sie spürbar sind und dazu führen, dass die Vorstände der DB AG und der EIU sich damit befassen.

31. Kann die Bundesregierung die Darstellung bestätigen, dass für die 875 Brücken, die ganz oder teilweise zu erneuern seien, eine einmalige Sanktion von maximal 15 Mio. Euro vorgesehen ist, soweit die Sanierungsziele nicht erreicht werden?

32. Hält die Bundesregierung die genannte Sanktionsmöglichkeit für ausreichend?

Wenn nein, wie sollte die künftige Sanktionierung aussehen?

Die Fragen 31 und 32 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der laufenden Verhandlungen zur LuFV III werden die Sanktionierungsmöglichkeiten der sog. Brückenkennzahl überprüft.

33. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, Wirtschaftlichkeit und Erfolg bleiben im Dunkeln?

34. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, dass derzeit nicht einmal eine stichprobenartige Prüfung der Mittelverwendung stattfinde?

35. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung des BRH, dass die wirtschaftliche Mittelverwendung zumindest stichprobenartig geprüft werden soll?

Wer könnte aus Sicht der Bundesregierung diese Überprüfungen vornehmen?

Die Fragen 33 bis 35 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Erfolg der eingesetzten Bundesmittel wird qualitätsbezogen (sog. Output-Kontrolle) auf Grundlage des IZB der DB AG durch das EBA und den Infrastrukturwirtschaftsprüfer des Bundes geprüft. Sofern die vereinbarten Qualitätszielstellungen erreicht werden, ist von einem wirtschaftlichen und sparsamen Einsatz

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

juris Lex QS
09052024 ()

der Bundesmittel auszugehen. Sofern Ziele verfehlt werden, erfolgt eine Pönalisierung. Darüber hinaus besteht für Einzelfälle ein Sanktionsmechanismus nach § 9 Absatz 2 der LuFV II für den Fall, dass Bundesmittel nicht wirtschaftlich und sparsam eingesetzt werden. Bei der vom Bundesrechnungshof favorisierten bisherigen Antrags- und Verwendungsprüfung wurde dagegen nur geprüft, ob die Bundesmittel an der richtigen Stelle eingesetzt worden ist, nicht jedoch, welche Qualitätswirkung sie im Netz entfalten.

36. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung, dass ein stärkerer Fokus auf dem Zusammenhang zwischen Mittelverwendung und Qualitätsverbesserung liegen müsse?

In Abstimmung mit der DB Netz AG wurde im Jahr 2016 die Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen mit wissenschaftlichen Untersuchungen beauftragt. Auf Grundlage dieser noch nicht abgeschlossenen Untersuchung soll eine Bewertung erfolgen.

37. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung, dass gemäß Artikel 87e des Grundgesetzes dem Allgemeinwohl bei der Bewirtschaftung des Schienennetzes stärker als bisher Rechnung getragen werden müsse?

38. Wo besteht nach Einschätzung der Bundesregierung Anpassungsbedarf bezüglich einer sachgerechten Bewertung zur Allgemeinwohlverpflichtung?

Die Fragen 37 und 38 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In Artikel 87e Absatz 4 Satz 1 GG ist verankert, dass der Bund für Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes die Verantwortung trägt. Diese Verantwortung des Bundes wird durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz konkretisiert. Nach diesem Gesetz finanziert der Bund Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Dies betrifft sowohl Ersatzinvestitionen als auch Neu- und Ausbaumaßnahmen. Das Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut, wobei insbesondere bei Neu- und Ausbaumaßnahmen auch die verkehrspolitischen Intentionen des Bundes zum Tragen kommen.

39. Ist die Verlängerung der bestehenden LuFV II für die Bundesregierung eine Option, um die bestehenden Mängel für eine neue LuFV III zu beheben?

Eine Verlängerung der LuFV II ist nicht geplant.

40. Wie bewertet die Bundesregierung die Feststellung, dass die DB AG mit ihrer unternehmerischen Tätigkeit im Verantwortungsbereich der Bundesregierung liegt?

Das Bundesverfassungsgericht hat sich im Kontext des verfassungsrechtlich gewährten parlamentarischen Fragerechts mit dem Verhältnis der Bundesregierung zur DB AG befasst und hierzu entschieden, dass „auch die unternehmerische Tätigkeit der Deutschen Bahn AG im Verantwortungsbereich der Bundesregierung“ liegt. Die Bundesregierung wird dieses Urteil bei der Beantwortung parlamentarischer Fragen berücksichtigen. Im Übrigen richtet sich die Wahrnehmung des Bundesinteresses an der DB AG an den Vorgaben des Gesellschaftsrechts und der BHO.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

juris Lex QS
09052024 ()

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333

juris Lex QS
09052024 ()